



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑫ Patentschrift
⑩ DE 40 22 116 C 1

⑤1 Int. Cl.⁵:
B 60 K 15/05
B 65 D 55/16

⑳ Aktenzeichen: P 40 22 116.4-13
㉔ Anmeldetag: 11. 7. 90
㉓ Offenlegungstag: —
㉕ Veröffentlichungstag
der Patenterteilung: 12. 9. 91

DE 40 22 116 C 1

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑦3 Patentinhaber:
Steiner, Franz, Dr.med.dent., 3000 Hannover, DE

⑦4 Vertreter:
Polzer, A., Dipl.-Ing., Pat.-Anw., 3000 Hannover

⑦2 Erfinder:
gleich Patentinhaber

⑤6 Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:
DE-GM 83 07 971

⑤4 Tankverschluß, insbesondere für Kraftfahrzeuge

⑤7 Die Erfindung bezieht sich auf einen Tankverschluß nach dem Oberbegriff des Anspruches 1.
Aufgabe der Erfindung ist es, einen Tankverschluß so zu verbessern, daß ein Verlust der Verschlußkappe durch versehentliches Liegenlassen derselben auf alle Fälle vermieden wird.
Diese Aufgabe wird bei dem Tankverschluß der fraglichen Art dadurch gelöst, daß die Verschlußkappe in einem an der Fahrzeugkarosserie angelenkten Schwenkarm drehbar gelagert ist.

DE 40 22 116 C 1

Die Erfindung bezieht sich auf einen Tankverschluß, insbesondere für Kraftfahrzeuge, mit einer in den Einfüllstutzen des Tanks einföhrbaren Verschußkappe.

Das DE-GM 83 07 971 zeigt einen Tankdeckelhalter für Kraftfahrzeuge, welcher aus einer Rückwand und einer mit dieser über ein Scharniergelenk verbundenen Tankdeckelklappe besteht. Beim Öffnen des Tankdeckels fällt die Tankdeckelklappe nach außen, so daß die Rückwand und die Tankdeckelklappe etwa einen Winkel von 45° miteinander einschließen und den vom Einfüllstutzen gelösten Tankdeckel aufnehmen. Wird der Tankdeckel nach dem Tankvorgang versehentlich in den Füllstutzen nicht wieder eingesetzt, so besteht die Gefahr des Verlustes desselben während der Fahrt und damit des Austrittes des Kraftstoffes aus dem Einfüllstutzen.

Vor dem Betanken eines Fahrzeuges wird die Verschußkappe gelöst und an einer geeigneten Stelle, z. B. auf dem Kofferraum, dem Fahrzeugdach oder aber auch auf der Zapfsäule deponiert. Die Erfahrung lehrt, daß nach Beendigung des Tankvorganges nicht selten vergessen wird, die Verschußkappe in den Einfüllstutzen wieder einzusetzen und mit ihm in geeigneter Weise zu verriegeln. Die Folge davon ist, daß während der Fahrt die Verschußkappe verlorengeht bzw. an der Zapfsäule einfach liegenbleibt. Der Fahrer merkt vielfach erst beim Anhalten das Fehlen der Verschußkappe, wenn der Tank bereits eine Menge des Kraftstoffes verloren hat.

Hier setzt der Erfindungsgedanke ein. Die Erfindung geht von der Überlegung aus, einen Tankverschluß so zu verbessern, daß ein Verlust der Verschußkappe als Folge der vorstehend geschilderten Vorgänge auf alle Fälle vermieden wird.

Diese Aufgabe wird bei einem Tankverschluß nach dem Oberbegriff des Anspruchs 1 dadurch gelöst, daß die Verschußkappe in einem an der Fahrzeugkarosserie angelenkten Schwenkarm drehbar gelagert ist.

Durch die erfindungsgemäße Maßnahme hat der Fahrer die absolute Gewißheit, daß die Verschußkappe auf alle Fälle mitgenommen wird, also keineswegs durch Vergeßlichkeit irgendwo liegenbleibt. Da die gelöste Verschußkappe in der Nähe des Einfüllstutzenendes zu liegen kommt, wird der Fahrer — der sein Augenmerk nach dem Absetzen der Füllpistole auf diesen Bereich richtet — auch kaum vergessen, die Verschußkappe in die Verriegelungsstellung zu verdrehen.

Nach einer weiteren, sehr zweckmäßigen Ausführungsform der Erfindung, bei welcher das Ende des Einfüllstutzens in eine Fahrzeugnische hineinragt, welche mittels einer an einer mit der Fahrzeugkarosserie verbundenen Achse angelenkten Schwenklappe verschließbar ist, ist auch der Schwenkarm an der Achse angelenkt. Er weist eine Abwinkelung auf, die in der Schließstellung der Schwenklappe in die Nische hineinragt.

Wenn — wie überwiegend üblich — die Nische in der Abdeckung eines der beiden Hinterräder des Fahrzeuges liegt, dann sorgt der auf die geöffnete Schwenklappe wirkende Fahrtwind für das Schließen derselben mit der Folge, daß über den Schwenkarm auch die Verschußkappe in das Einfüllstutzenende eingeführt wird. Diese Ausführungsform ist namentlich dann besonders zweckmäßig, wenn der Tankverschluß nach dem Prinzip eines Bajonettverschlusses arbeitet.

Um den Halt der Verschußkappe in dem Einfüllstut-

zenende noch zu verbessern, kann man die Schwenklappe so lagern, daß sie unter der Einwirkung einer Torsionsfeder steht, die bestrebt ist, nach Freigabe die Verschußkappe in die Schließstellung selbsttätig zu überführen.

Die gleichen Überlegungen gelten sinngemäß aber auch dann, wenn die Nische mit dem Einfüllstutzenende im Heckteil des Fahrzeuges angeordnet ist.

Weitere Merkmale der Erfindung gehen aus den Ansprüchen, der nachfolgenden Beschreibung und der Zeichnung hervor. Die Zeichnung zeigt in rein schematischer Weise:

Fig. 1 eine Ansicht einer ersten Ausführungsform des in einer Nische der Fahrzeugkarosserie angeordneten Tankverschlusses in der Schließstellung,

Fig. 2 ein waagerechten Schnitt durch eine Nische in einer Fahrzeugkarosserie sowie die Ansicht einer weiteren Ausführungsform des Tankverschlusses gemäß der Erfindung in den beiden Betriebsstellungen.

Mit 1 ist eine Nische in einer Fahrzeugkarosserie angedeutet, wobei einmal angenommen werden soll, daß diese Nische 1 in der Abdeckung eines der beiden Hinterräder vorgesehen ist. In diese Nische 1 ragt das Ende des Einfüllstutzens 2 hinein, welcher mittels einer Verschußkappe 3 verschließbar ist. Diese Verschußkappe 3 trägt einen Knebel 4, mittels welchem sie in die Schließ- bzw. Lösestellung überführt werden kann. Bei der dargestellten Ausführungsform ist der Tankverschluß mit einem Bajonettverschluß ausgerüstet. Die Erfindung ist aber auf diese besondere Ausführungsform keineswegs beschränkt.

An dem Knebel 4 ist ein Zapfen 5 angeformt, welcher durch das eine Ende eines einarmigen Schwenkarmes 6 mit Spiel hindurchgeführt ist, so daß in der entsprechenden Aussparung der Zapfen 5 und damit die Verschußkappe 3 frei drehbar gelagert sind.

Zur axialen Sicherung der Verschußkappe 3 bildet eine Platte 7 den äußeren Abschluß des Zapfens 5.

Der Schwenkarm 6 ist an der Fahrzeugkarosserie, im Falle der Ausführungsform nach Fig. 1 an einer Achse 8 angelenkt, deren beiden abgebogenen Enden mit der einen Seitenwand der Nische 1 fest verbunden sind. Der geradlinige Teil dieser Achse 8 ist durch eine augenförmige Anformung an dem einen Ende des Schwenkarmes 6 hindurchgeführt, wodurch auf diese Weise ein Scharniergelenk gebildet ist.

Vor dem Betanken des Fahrzeuges wird über den Knebel 4 die Verschußkappe 3 in die Lösestellung bewegt und über den Schwenkarm 6 nach außen verschwenkt.

Nach Beendigung des Tankvorganges wird der Schwenkarm 6 und damit die mit ihm verbundene Verschußkappe 3 in die Schließstellung wieder zurückbewegt und entsprechend verriegelt. Durch die Verbindung der Verschußkappe 3 über den Schwenkarm 6 mit der Fahrzeugkarosserie ist sichergestellt, daß die Verschußkappe 3 nach dem Tankvorgang versehentlich nicht irgendwo liegenbleibt und damit ihrem eigentlichen Verwendungszweck entzogen wird.

Die Fig. 2 der Zeichnung zeigt eine weitere besonders zweckmäßige Verwirklichungsform des Tankverschlusses gemäß der Erfindung. In Abweichung von der Ausführungsform nach Fig. 1 hat der Schwenkarm 9 eine Abwinkelung 10, welche an einer Achse 11 schwenkbar gelagert ist, die sich über die gesamte Höhe der Nische 1 erstreckt und mit der einen senkrechten Nischenkante verbunden ist. Auch hier handelt es sich also um ein Scharniergelenk.

An der gleichen Achse 11 ist auch eine Schwenkklappe 12 angelenkt, mit welcher die Nische 1 nach dem Tankvorgang verschlossen wird. Auch in diesem Falle haben wir es mit einer Scharnierverbindung zu tun.

Zum Betanken des Fahrzeuges wird die Schwenkklappe 12 in die mit einem gestrichelten Linienzug in Fig. 2 dargestellte Stellung verschwenkt. Anschließend daran wird auch der Schwenkarm 9 mit der angeformten Abwinkelung 10 in die gestrichelte Stellung verschwenkt. Um beim Anschlag der Platte 9 die Schwenkklappe 12 nicht zu beschädigen, ist zwischen der Platte 7 der Verschlusskappe 3 und der Schwenkklappe 12 ein Anschlag 13 vorgesehen, der zweckmäßig aus einem elastischen Material, z. B. Gummi, Kunststoff u. dgl. besteht.

Diese Ausführungsform hat den weiteren Vorteil, daß durch den Fahrtwind bzw. durch die Rückstellkraft einer Torsionsfeder u. dgl. die versehentlich offengebliebene Schwenkklappe 12 und damit auch die Verschlusskappe 3 in die Ausgangsstellung zurückgeführt werden. Namentlich die Kraft der Torsionsfeder reicht ohne weiteres aus — trotz unverriegelter Verschlusskappe 3 — das Ende des Einfüllstutzens 2 hinreichend abzudichten und damit Brennstoffverluste zu vermeiden, akute Brandgefahr zu vermeiden sowie Lack- und Materialschäden durch auslaufenden Brennstoff zu verhindern.

Es ist klar, daß die Schwenkklappe 12 auch an einer Achse angelenkt sein kann, die nicht im Bereich der einen Seite der Nische 1 liegt. So ist es beispielsweise denkbar, die Achse innerhalb der Nische 1 anzuordnen und die Schwenkklappe 12 über einen festen Arm an dieser Achse anzulenken. In diesem Falle ist auch der Schwenkarm 9 an dieser Achse angelenkt. Durch die besondere Anordnung kann der eine Endbereich der Schwenkklappe 12 bei entsprechender Belastung von Hand in die Nische 1 eingeführt werden, während der restliche Teil der Schwenkklappe 12 in der Offenstellung nach außen ragt.

Patentansprüche

1. Tankverschluß, insbesondere für Kraftfahrzeuge, mit einer in den Einfüllstutzen des Tanks einführbaren Verschlusskappe, **dadurch gekennzeichnet**, daß die Verschlusskappe (3) in einem an der Fahrzeugkarosserie angelenkten Schwenkarm (6 bzw. 9, 10) drehbar gelagert ist.
2. Verschluß, bei welchem das Ende des Einfüllstutzens in eine Fahrzeugnische hineinragt, welche mittels einer an einer mit der Fahrzeugkarosserie verbundenen Achse angelenkten Schwenkklappe verschließbar ist, nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß auch der Schwenkarm (9, 10) an der Achse (11) angelenkt ist.
3. Verschluß nach Anspruch 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß der Schwenkarm eine Abwinkelung (10) aufweist, die in der Schließstellung der Schwenkklappe (12) in die Nische (1) hineinragt.
4. Verschluß, bei welchem der Außenrand der Nische den Umriß eines Viereckes bildet, nach Anspruch 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Achse (11) im Bereich einer der Seiten des Viereckes liegt.
5. Verschluß nach Anspruch 1 — 4, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen der Schwenkklappe (12) und der Verschlusskappe (3) ein Anschlag (13) angeordnet ist.
6. Verschluß nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet,

zeichnet, daß der Anschlag (13) aus einem elastischen Material, z. B. Gummi oder Kunststoff, besteht.

Hierzu 2 Seite(n) Zeichnungen

— Leerseite —

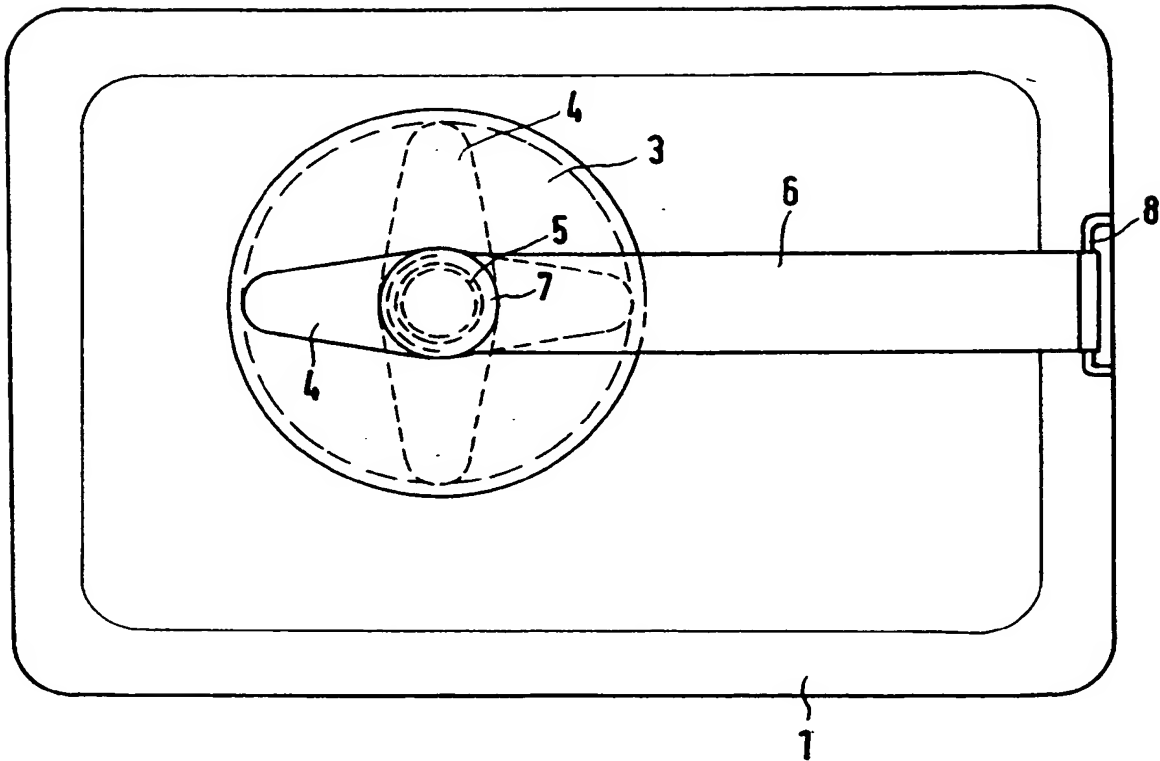


FIG. 1

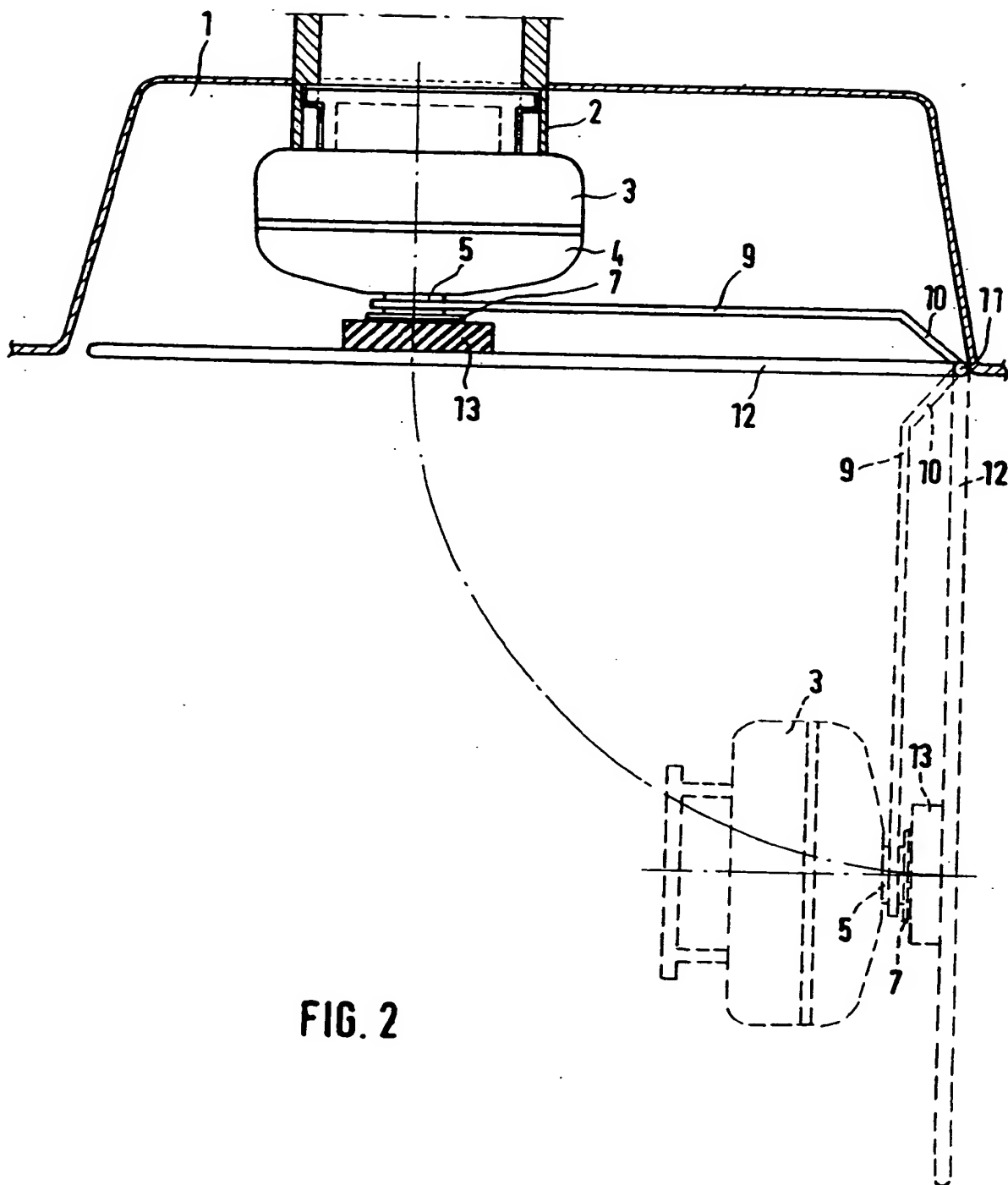


FIG. 2